

Zu Nr. 198/I. K. N. V.

122

Anfragebeantwortung

des Staatssekretärs für Verkehrswesen.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Johann Gürtler und Genossen in der 42. Sitzung der Konstituierenden Nationalversammlung am 28. November 1919 gestellten Anfrage, betreffend die Behebung von Mißständen im Schnellzugsverkehr, beehre ich mich, auf Grund der durchgeführten Erhebungen, folgendes mitzuteilen:

Die beklagten Mißstände im Schnellzugsverkehr sind in erster Linie darauf zurückzuführen, daß schon seit langer Zeit wegen des ständigen Mangels an Steinkohle der Schnellzugsverkehr auf das äußerste eingeschränkt und in den letzten Monaten sogar zeitweise gänzlich eingestellt werden mußte.

Bei dieser geringen Betriebsmöglichkeit ist es begreiflich, daß die wenigen verkehrenden Schnellzüge überfüllt sind, welche Überfüllung jedoch nach übereinstimmender Angabe der Staatsbahndirektionen nicht allein in der III., sondern auch in der I. und II. Wagenklasse wahrzunehmen ist. Vielfach sind die bei den einzelnen Schnellzügen eingestellten Wagen III. Klasse sogar verhältnismäßig schlechter ausgenutzt, als die Wagen I. und II. Klasse.

Die in der Anfrage beklagten, durch ungenügende Beigabe von Wagen III. Klasse bei den Schnellzügen hervorgerufenen Übelstände dürften sich daher nicht auf den Schnellzugsverkehr im allgemeinen, sondern vor allem auf den in der An-

frage als Beispiel besonders angeführten Schnellzug Nr. 404 beziehen. Dieser Schnellzug war für den durchgehenden Verkehr Berlin—Passau—Wien bestimmt, eine Verbindung, die bei den vielfachen Erschwernissen, die sich im Verkehre Berlin—Wien über Prag wegen der doppelten Grenzabfertigung in Tetschen und Gmünd ergeben haben, meistenteils vorgezogen wurde. Hierauf mußte natürlich bei der Wagenbeistellung Rücksicht genommen werden. Bei diesem Zuge standen am 26. November 1919 ab Passau 72 Sitzplätze I., 93/II. und 150/III. Klasse und ab Linz 87/I., 127/II. und 237/III. zur Verfügung. Es waren somit mehr als die Hälfte der im Zuge befindlichen Sitzplätze solche der III. Klasse. Eine weitere Verschiebung zugunsten der III. Wagenklasse war infolgedessen bei der Bestimmung dieses Zuges als Auslandsverbindung nicht möglich.

Jedenfalls wird seitens der Staatsbahnverwaltung bei der jeweiligen Zusammenstellung der Zugsgarnituren auf ein richtiges, dem Bedarfe möglichst entsprechendes Verhältnis der Wagenklassen besonders Bedacht genommen, wobei jedoch, zumal bei den Schnellzügen neben den Bedürfnissen des Inlandes, auch die des Auslandsanschlußverkehrs in Rücksicht gezogen werden müssen.

Wien, 10. März 1920.